



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

3.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 249, relativa a realización de las obras de infraestructura necesarias y adecuadas para conseguir que el Puerto de San Vicente de la Barquera sea refugio seguro y polo económico para el desarrollo de la industria marítimo pesquera, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4300-0249]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número 3.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 249, relativa a relación, realización, -perdón-, de las obras de infraestructuras necesarias y adecuadas para conseguir que el puerto de San Vicente de la Barquera sea refugio seguro y polo económico para el desarrollo de la industria marítimo-pesquera, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Para el turno de defensa, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el Sr. Palacio, durante un tiempo máximo de 10 minutos.

EL SR. PALACIO RUIZ: Estoy seguro que sus señorías saben de la enorme riqueza piscícola del del territorio occidental de Cantabria. Estoy seguro que ustedes saben, y así nos lo cuentan los pescadores de Comillas y de, y de San Vicente, de la enorme riqueza de la zona situada en torno a puerto Calderón.

Y estoy seguro que todos ustedes saben que es por eso por lo que es muy habitual la concentración de barcos, tanto asturianos como, como cántabros en esta zona cercana a Comillas y San Vicente.

Lo que no sé si ustedes saben es que cuando la mar está mala, los barcos que han ido a pescar a esta zona, no pueden entrar en Comillas, no pueden entrar en San Vicente y tienen que hacerse cuatro horas de viaje para llegar a Santander. Y, si quisieran volver a Asturias tienen que hacerse otras cuatro horas para llegar a Gijón. Porque en situaciones de mar adversa no hay un solo refugio, lo que ellos llaman puerto seguro, desde Gijón hasta Santander.

Es decir, los pescadores de San Vicente, que están al lado de su casa, si no pueden entrar en San Vicente y los de Comillas, si no pueden entrar en San Vicente, tienen que hacerse cuatro horas para ir a descargar a Santander, y luego volver con el mismo barco.

Soy consciente de que es absurdo, de que parece absurdo; ¿cómo va a ser posible que necesiten ocho horas de viaje, simplemente porque no pueden volver a casa cuando hay mala mar?

Bueno, es absurdo, pero es la realidad.

Otra de las cosas que he descubierto de esta realidad es que hay industria pesquera, no donde hay mar, sino donde hay puerto. Parece, parece una perogrullada, pero es así realmente.

Hay industria pesquera en Santoña, porque tiene instalaciones suficientes para acoger esa industria, porque tiene un puerto con capacidad para acoger a muchísimos más barcos que los de la propia Santoña, de forma que, cuando se producen las grandes capturas, todos esos barcos pueden ser acogidos en el puerto de Santoña y pueden ser procesados por la industria pesquera que hay en Santoña.

Y, en el mismo sentido, pero, al contrario, no hay, a excepción de Santander pero que está limitada, ningún otro puerto en Cantabria, y ese maravilloso puerto de Laredo con el que nos hemos gastado tal cantidad de millones, que, de haberlos utilizado en mejor cuestión, tendríamos riqueza pesquera en Cantabria. Efectivamente, Laredo también.

Y no hay en el occidente de Cantabria ni un solo puerto que sirva al mismo efecto. Y tampoco en el oriente asturiano.

¿Qué ocurriría si lo hubiera? Si fuéramos capaces de crear un puerto de los que se denominan seguros, convertiríamos automáticamente ese polo en un puerto de atracción de la industria pesquera. Y la industria pesquera no es solo que el barco que está allí o el armador que tiene un barco en San Vicente esté tranquilo que puede volver a casa, supone la potenciación de todo el sector, tanto de armadores como de procesado, de conservas, de almacenamiento.

Todo lo que ahora se tiene que cerrar y llevar en camiones, -y puede parecer absurdo a Santoña-, se podría procesar en San Vicente. Es decir, lo que nos estamos planteando es crear un segundo polo de riqueza pesquera en el occidente, en el occidente de Cantabria.



¿Es complicado? Bueno, aparentemente no debiera serlo. Los pescadores de Comillas nos cuentan que hace no muchos años, era enorme el potencial conservero de Comillas, que había fábricas suficientes y que una gran parte había hasta quinientos y pico marineros en Comillas. (Murmullos)

Les parece, a que les parece sorprendente. (Murmullos)

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por favor, dejen que continúe.

EL SR. PALACIO RUIZ: Me alegra, me alegra que le sorprenda, me alegra que le sorprenda, porque refleja lo alejados que están de la historia de nuestra región.

Si se toman el tiempo de acudir a Comillas y hablar con el patrón mayor de Comillas, hablar con la con la generación anterior, (murmullos) les explicará que, efectivamente, hace 40 años había quinientos treinta y tantos marineros.

DESDE LOS ESCAÑOS UNA DIPUTADA: Que no.

EL SR. PALACIO RUIZ: Y que la riqueza que se generaba, efectivamente daba, daba de comer a Comillas.

Parece impensable ahora, y a ustedes les parece una auténtica barbaridad, y eso es lo que refleja es cómo han vivido durante todo este tiempo de espaldas a una realidad económica que se dejó morir.

Recuperarla pasa por recuperar San Vicente como puerto seguro. Y recuperar San Vicente como puerto seguro no es especialmente complejo. Aunque no soy yo quien deba decirlo, porque carezco de ese conocimiento técnico, parece que la solución pasa por la prolongación de lo que los marineros llaman la barra.

Simplemente con esa obra conseguiríamos la posibilidad de que, en cualquier temporada, los pescadores de Asturias y de Cantabria, que estén faenando en el litoral del occidente de Cantabria se puedan refugiar o puedan acudir a llevar sus capturas directamente, directamente a San Vicente; no solo cuando hace mal la mar sino en cualquier momento.

Porque convertirse en polo de atracción de la industria de la industria pesquera, implica que el pueblo de San Vicente es capaz de dar servicios pesqueros; de forma que si, aunque no haga mala mar, tengo servicios a los que puedo acudir en San Vicente y me ahorro cuatro horas hasta Santander, me voy a quedar en San Vicente y voy a llevar riqueza al pueblo de San Vicente.

La proposición que traemos hoy es tan sencillo como eso.

Mire, hay algo que me gustaría decirles y es que la propuesta para mejorar San Vicente no surge, o no me la trasladan o no tengo conocimiento de ella a través de los pescadores de San Vicente, me lo plantean, los pescadores de Comillas. No hay egoísmo en la propuesta. Hay la simple necesidad de resolver un problema. Un problema del que no hay conflicto entre los distintos puertos.

Desgraciadamente, la industria pesquera del occidente de Cantabria está en retroceso; la pujanza y la capacidad de Santoña es evidente y ha provocado que muchos de los armadores hayan trasladado a Santoña, y lo poco que queda en el occidente necesita esta creación.

Y la obra consiste en prolongar, probablemente el informe encargado por la consejería nos lo dirá, pero probablemente sea prolongar la barra 50 metros. Y con eso más la adecuación de las instalaciones de la industria pesquera de San Vicente, somos capaces de crear un polo de riqueza.

Les pido que lo aprueben, pero pueden decidir que es absurdo. Pueden decidir que les parece una broma o pueden decidir que los pescadores de Suances, de Comillas y de San Vicente no se lo merecen ni los de Llanes y pueden decidir que podemos seguir viviendo de espaldas a una realidad de industria pesquera que ha quedado claro a lo largo de mi intervención que hemos ido dando la espalda y abandonando durante los últimos 30 años.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias Sr. Palacio.

En el turno de fijación de posiciones, en primer lugar, por el Grupo de Ciudadanos, tiene la palabra el Sr. Marañón.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

La iniciativa que presenta el Grupo Mixto viene a recoger una de las demandas de la Cofradía de Pescadores de San Vicente de la Barquera, como también lo ha sido recientemente, la petición de aumentar el dragado anual en la canal de acceso al puerto. Todas estas peticiones tienen por objetivo garantizar la seguridad de acceso a esta instalación, una



cuestión no menor hace bien poco los barquereños vieron cómo un barco de origen gallego tocaba fondo y se escoraba, por suerte sin mayores consecuencias debido a la falta de calado en el propio puerto.

Este tipo de problemas, que afectan de manera directa al quehacer diario de los marineros, y también es un hándicap importante para la economía de la zona. Ya nos hemos enfrentado a cuestiones similares a esta en puertos, como el de Santoña, Comillas o Suances, con avances dispares en cuanto a la ejecución de las inversiones necesarias.

El sector pesquero sigue teniendo un importante peso en nuestra economía y es necesario que el Gobierno de Cantabria se ponga manos a la obra para que cuanto antes estas mejoras sean una realidad.

Como les digo, la propuesta que ustedes trasladan hoy ya ha sido solicitada por la Cofradía de Pescadores de San Vicente, así como por el equipo de gobierno municipal, formado por PRC, PSOE y Ciudadanos, que ya mantuvieron una reunión con el consejero de Obras Públicas para tratar este y otros temas que afectan al puerto. De estas conversaciones surgió el compromiso del consejero de estudiar la ampliación de este espigón.

Hay que destacar que ya se han dado avances importantes en la mejora de la situación del puerto de San Vicente, recientemente hemos conocido que se iban a invertir 100.000 euros en conservar y mejorar los pantalanes del puerto deportivo, que se han comenzado los estudios para avalar el aumento del dragado de la canal de navegación y, como les digo, también se ha alcanzado el compromiso por parte del consejero después de hablar con el equipo de gobierno municipal de estudiar la posibilidad de ampliar el espigón.

Aun así, a pesar de que los tres partidos que gobernamos en San Vicente hemos hecho nuestra labor y que el consejero se ha comprometido a estudiarlo, no es menos cierto que conocemos casos recientes en los que estos compromisos no han sido una realidad. El ejemplo claro y muy semejante a lo que estamos hablando hoy es lo que tenemos en Suances, donde también se adquirió el compromiso de ampliar el espigón e incluso llegó a anunciarse en el año 2016 que a finales de la pasada legislatura se licitaría la obra y sin embargo estamos en 2021, una legislatura después, y el espigón se sigue sin ampliar. Es más, hace no mucho se anunciaba que se iniciaban ahora los trámites para llevar a cabo esta mejora. En fin, está por ver que esta vez sí que sea verdad y que más pronto que tarde los pescadores de Suances puedan acceder al puerto con seguridad.

Y es aquí donde su propuesta nos sirve para recordarle al consejero que los compromisos no solo hay que adquirirlos, que también, sino que además hay que cumplirlos y se hacen en tiempo y forma, mejor que mejor.

Por todo ello, desde Ciudadanos votaremos a favor de esta iniciativa, aunque como ya señalé anteriormente, el Gobierno municipal, PRC, PSOE y Ciudadanos, junto con la cofradía de pescadores, ya logró el compromiso del consejero para estudiar la posibilidad de ampliar el espigón.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Marañón.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el Sr. García-Oliva.

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: Gracias, señor presidente. Señoras y señores diputados.

Lo que plantea la proposición no de ley del Grupo Mixto es instar al Gobierno a que acometa la prolongación del espigón de San Vicente la Barquera para dotar de mayor seguridad a los barcos que faenan o que utilizan el puerto de San Vicente de la Barquera. Es una demanda de los pescadores de la cofradía de pescadores de Santoña, que no es nueva, antigua, y que este Gobierno ha sido receptivo y sensible a esa petición y que, como algún interviniente ha puesto de manifiesto pues en una reciente reunión entre la Consejería, la Cofradía, el ayuntamiento, la Dirección General de Puertos, se llegó a un compromiso de estudiar esa posible solución o esa posible actuación.

El Gobierno está cumpliendo, ha cumplido, está en tramitación un contrato con el Instituto de Hidráulica Ambiental para que inicie el estudio de esa posibilidad, de prolongar el espigón y ver las consecuencias de esa prolongación. Es decir, si eso realmente es una solución, evidentemente, todos queremos actuar y mejorar lo que es la seguridad y la operatividad de cualquier puerto de Cantabria, hay que recordar que no todos tienen las mismas características y, por lo tanto, algunos tienen unas dificultades en determinadas circunstancias que no tienen otros simplemente por la ubicación, la orientación y el entorno que los que los envuelven.

Pero el Gobierno, como digo, ha sido sensible se comprometió a estudiar esa posibilidad y lo está haciendo ¿cómo? a través de ese contrato que se está tramitando y se firmará en breve, si no me equivoco, con el Instituto de Hidráulica Ambiental para que estudie esa posible solución, que representaría la prolongación del dique.



Hay que tener en cuenta que esa prolongación del dique para mejorar la seguridad es una posibilidad que se vea así por parte de los marineros de los pescadores, de las personas que utilizan este puerto, pero hay que tener en consideración que los estuarios son unos sistemas complejos, son unos sistemas complejos, en concreto el de San Vicente de la Barquera el puerto está afectado por el Parque Natural de Oyambre, está fue afectado por el LIC, Lugar de Importancia Comunitaria de las rías occidentales y duna de Oyambre y por lo tanto, hay que ver las afecciones que puede tener una actuación de esas características en la modificación de las corrientes o en la modificación del equilibrio, que ahora mismo tiene el estuario; el estuario, en la desembocadura, las marismas que surten a esa desembocadura, incluso en la playa Merón ahora está en un equilibrio dinámico, aunque haya que hacer dragados para facilitar la entrada de los pesqueros, pero ahí está en un equilibrio dinámico en cuanto a los sedimentos, los que se arrastran se deposita en un sitio, luego vuelven a depositarse en otro.

Hay que ser absolutamente cautelosos y tener muy bien estudiados los pasos que hay que dar para no romper ese equilibrio, como a veces hemos visto en otros estuarios y que produzca consecuencias no deseadas.

Por lo tanto, el Gobierno es sensible a esta petición, se va a estudiar por quien realmente sabe, aprovechando ese instrumento en Cantabria, que tenemos, que es el Instituto de Hidráulica Ambiental y si efectivamente se concluye que es una actuación viable, factible, que no produce efectos adversos en los ecosistemas, ni en el sistema estuarino, pues entonces habrá que plantearse el acometer esa actuación, y que realmente sirve para aumentar la seguridad de la entrada del faenar los barcos en ese puerto. Poco más que añadir, insistir, el Gobierno ha cumplido su compromiso, y está actuando al respecto.

Vamos a apoyar esta esta propuesta, pero nos parece razonable que se estudie, y, como digo, si realmente esto representa una solución prolongar al espigo, pues que se acometa con las condiciones que establezcan los técnicos para garantizar tanto el aumento de la seguridad del puerto como el equilibrio del sistema del estuario.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor diputado.

Sr. Fernández por el Grupo Popular.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Compartimos el punto de vista que acaba de exponer el diputado García Oliva totalmente, por eso también vamos a votar a favor, en el sentido de que votemos a favor de que se estudie por parte del Instituto de Hidráulica de la Universidad de Cantabria qué posibilidades hay de actuar allí porque esta propuesta tiene muchos riesgos, a lo mejor no aportamos ninguna solución y nos cargamos la playa, o llenamos de arena al interior de la bahía de San Vicente de la Barquera ojo, que la mar encierra muchas sorpresas, muchas sorpresas.

Vamos a apoyarlo en estos términos, un estudio científico que nos aproxime lo más posible a lo que puede ser la realidad el día después de acometer la actuación, si es viable, adelante, si no cautela total; actuaciones que pueden ser irreversibles luego tienen muy mal arreglo. Vamos a apoyar en estos términos, pero creemos que, aunque usted plantea una idea que nosotros vamos a apoyar, yo creo que no, no es del todo acertado su enfoque y me explico. Evidentemente, nunca hubo 500 pescadores en Comillas, nunca, he dicho la Edad Media porque hubo una etapa en el siglo XIV en que hubo balleneros en comillas, en San Vicente de la Barquera, en Bermeo, en Castro Urdiales, en Lekeitio, en Ondarroa, en Pasajes, en Guetaria y aquello desapareció pero ni siquiera en aquel tiempo calculo que hubiera 500 pescadores en Comillas, desde luego, el tiempo en términos modernos contemporáneos, no hace 40 años no había esos pescadores en Comillas, hace 40 años no había ni un solo barco de cerco en Comillas, cuando había 7 u 8 en San Vicente de la Barquera, 25 en Santoña, 8 en Castro Urdiales, en Comillas no había ninguno; esos datos no son así.

Pero lo que me preocupa, bueno no importa tampoco, no va más allá, no cambia un debate errar en un dato. Lo que sí cambia un debate es identificar el problema para dar soluciones, a nuestro juicio que un barco encalle entrando en la ría de San Vicente de la Barquera no es tanto un problema de seguridad, como de operatividad del puerto, que no es lo mismo. Hace 50 años, 60, 70, 80 no había las previsiones meteorológicas que hay hoy, los marineros salían a la mar y el tiempo cambiaban y había galernas, Santoña naufragó un barco en el año 36 con dos barcos y murieron todos, la galerna del sábado de gloria que describe José María Pereda. En esos tiempos no era posible prever lo que iba a pasar con la mar, hoy sí.

Y los barcos no es que no salgan de puerto cuando hay mal tiempo por miedo al regreso a la seguridad no salen porque no pueden trabajar en la mar. Entonces, puede haber un día un incidente, evidentemente, pero es muy raro, cuando naufraga un barco es por otra cosa abriría una vía de agua, un golpe de mar por la popa, no porque haya un problema es muy raro, puede haberlo algún día y todo lo que se invierta en seguridad está bien, pero no es ese el problema. El problema del puerto de San Vicente es de operatividad, de calado se han hecho cosas vamos a hablar claro, se ha cometido una obra importante de dragado en roca y se ha mejorado la situación, pero sigue teniendo un problema de operatividad.



¿Por qué? Porque hace 40 años los barcos de cerco tenían 18, 20, 24 metros de eslora hoy tienen 35 entonces, no pueden entrar donde hace años sí podían entrar y hoy San Vicente de la Barquera, es un puerto infrautilizado por un problema de calado y de operatividad de su puerto, y ahí es donde nosotros creemos que debieran orientarse el estudio de la universidad, porque barcos de Guetaria con 37 metros de eslora, 36 metros de eslora, el Mater, el Gure Gogoa, el Irigoyen no pueden entrar en San Vicente de la Barquera por problemas de calado.

¿Entonces qué ocurre? Que si están pescando..., este es un mapa muy de andar por casa, pero a lo mejor ven algo, cuando se pesca aquí en la zona de la fosa de Capbreton o por fuera de Zumaia, o por fuera del Lekeitio o a la altura del cabo Villano, los barcos se reparten muy bien pueden vender en Bermeo, en Ondarroa en Guetaria, en Santoña, en Laredo, se reparten muy bien. Cuando el pescado pasa al oeste, zona de Cabo de Ajo, Cabo mayor venden en Santoña, venden en Laredo, en Colindres si estuviera abierto, Colindres ahora tiene otro tipo de problemas que igual un día podemos hablar de ello.

¿El problema cuál es? Entre Santoña al oeste no hay que contar vender hasta Gijón, porque Santander sí tiene venta pero no es operativo por el famoso apertura y cierre de ese puente, un barco no puede venir a vender y estar 4 horas esperando fondear, a la entrada de la dársena del barrio pesquero esperando a que abran el puente, porque tienen que vender para volver a salir, para no perder una marea, porque tiene para trabajar del lunes a jueves y si echa el día en ir y volver, y esperar a que abran un puente pierde una marea.

El problema es que tenemos infrautilizado un puerto hace 40 años, 30, 20, 15, 10, todas las pescas eran aquí. Era rarísimo que se pescara al oeste de cabo villano, la costera de la anchoa...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando, señor diputado...

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: -Termino ahora mismo- Pero en los últimos años, hoy, por ejemplo, ahora mismo los barcos están pescando aquí y aquí, ahora mismo, a la altura de San Vicente de la Barquera, a la altura de Llanes, a la altura de Ribadesella. Les estamos obligando a ir a vender a Gijón cuando podían vender en San Vicente de la Barquera, si tuvieran puerto con calado suficientes para que el "Berriz Irigoien" con 37 metros de eslora pudiera entrar y vender. Este es el tema de San Vicente de la Barquera. Y este yo creo que debía ser el objetivo de las soluciones que se estudien.

Y le voy a hacer un matiz más en diez segundos, señor presidente. Que no se venda allí no tiene ninguna incidencia en el desarrollo declive de la industria transformadora del pescado; porque el pescado, hace 15 días han vendido en Burela, en Galicia, y se trae en camiones y se trabaja aquí. O sea, no tiene nada que ver.

El pescado tiene tres fases: La pesca, la venta y la transformación. Y eso tiene vasos comunicantes que no tienen que ver que se descargue en Guetaria, para que se cojan los camiones y se traigan a trabajar a Santoña.

De hecho, Fuenterrabía no tiene fábricas; Pasajes tampoco; Guetaria tampoco y en Guipúzcoa no hay, y se trae pescado aquí. En Vizcaya sí. Pero en Guipúzcoa no.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Finalice por favor...

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Sí.

No tiene nada que ver en eso. Pero sí es cierto que tenemos infrautilizado un puerto que podría dar un servicio a los pescadores y provocar una reactivación de una cierta actividad económica, pues de venta de esas costeras de bocarte cuando pasa el pescado al oeste; pues ser un punto de referencia en las ventas, que hoy no lo es.

Pero todo esto es importante tenerlo claro para encargar los estudios con un propósito acertado.

Pero le vamos a votar a favor de la iniciativa.

Gracias, señor presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Fernández.

Por el grupo Regionalista, el Sr. López Estrada.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Bueno, Iñigo; uno de Torrelavega, ahora hablar de pescado... (risas) Pero bueno, lo intentaré, lo intentaré porque San Vicente sí lo conozco.

Cristóbal. Parece que no había puerto en San Vicente de la Barquera, antes de tener la visita que tuviste con la cofradía de pescadores. ¡Hombre!, del Gobierno de Cantabria lleva muchos años trabajando por el puerto de San Vicente y por todos los puertos de Cantabria.



Te voy a dar un dato sacado precisamente de la web del Gobierno de Cantabria. La media de los últimos cinco años de capturas han sido 3.550 toneladas. Y la media de los últimos diez, fueron 3.100 toneladas. Con lo cual, el incremento ha sido sustancial. Y eso se hace gracias a cerca de 400 metros de muelles, cerca de 1.500 metros cuadrados de lonja, gracias a la fábrica de hielo, a las grandes grúas; una de ellas para 5 toneladas y otra para 500 kilos. Y a los 52 almacenes.

Hecho todo ello por un consejero Regionalista, siendo José María Mazón consejero de Obras Públicas. Pero también siendo consejero José Luis Gochicoa, ya se ha hecho referencia aquí, se ha hecho un dragado en roca que ha costado cerca de un millón de euros. Y el Plan de dragados se sigue haciendo como viene siendo costumbre por la Consejería de Obras Públicas, en tiempo y forma. Allá por el mes pasado se ha realizado el dragado que tocaba. Pero vamos a votar a favor.

Y de hecho como explicaré, el consejero ya se comprometió con la cofradía de pescadores en la última reunión que mantuvieron, allá por el día 7 de abril. Además de esa reunión hasta hoy, la Consejería de Obras Públicas ya ha puesto en marcha la redacción de los documentos técnicos de partida, que tendrán lógicamente que ser la base para poder tomar la decisión final sobre cuál es la obra, o la infraestructura que ha de hacerse.

El primero de estos documentos es un estudio exhaustivo de la Hidrodinámica litoral y sedimentaria del entorno de la barra, a realizar por el Instituto Hidráulica, con una consignación estimada de 100.000 euros.

Hace apenas unos meses, como decía, se invirtieron un millón de euros. Y rompiendo con las limitaciones de acceso a la zona portuaria en marea baja de la mayoría de las embarcaciones.

Además, y como es común, hemos proseguido con el Plan de dragados del puerto.

No obstante, quiero hacer una referencia, y voy a entrar en otro debate al que no han apelado mis compañeros. al proyecto del puerto deportivo de San Vicente de la Barquera.

Como saben sus señorías, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, acordó la suspensión cautelar de las obras del puerto deportivo de San Vicente de la Barquera, atendiendo a una petición de Ecologistas en Acción de Cantabria, quien presentó un recurso contencioso contra la aprobación del proyecto.

Esta obra estaba incluida en el Plan de Puertos de Cantabria, aprobado el 26 de junio de 2018 por el Consejo de Gobierno, en base al artículo 10, de la Ley 5/2004, de puertos de Cantabria. Y tiene declaración de impacto ambiental aprobatoria.

Con esta referencia, quiero hacer les conscientes de las dificultades que puede tener la Consejería de Obras Públicas para abordar de manera rápida la ejecución de las obras de ampliación de la barra, si los estudios técnicos así lo determinan. Puesto que comparte con la anterior muchas circunstancias: la ubicación dentro del Plan de ordenación de los recursos naturales del parque natural de Oyambre, o su afección al lecho marino. Dificultades que habrán de ser menores o mayores en función de la sentencia definitiva sobre el nuevo puerto deportivo.

En cuanto a la referencia que ha hecho el diputado de Ciudadanos: la ampliación de la barra del puerto de Suances, acaba de superar la fase de consultas previas de la evaluación de impacto ambiental, que ha determinado el alcance del mismo y se procederá a la contratación de su redacción.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, señor diputado.

Sr. Palacio, para fijar su posición definitiva.

EL SR. PALACIO RUIZ: Les agradezco su apoyo a la proposición.

Efectivamente, cuando se plantea la prolongación de la barra, estamos hablando o estamos intentando visibilizar cuál es la obra posible que se debe realizar. Pero, evidentemente, lo que planteamos y en ese sentido lo han (...) ustedes y efectivamente es así lo que estamos a la espera del informe del Instituto de Hidráulica, sobre cuál es la obra más adecuada técnicamente para realizar, para conseguir el objetivo. Que yo creo que todos tenemos claro. Y es que necesitamos potenciar el puerto de San Vicente. El puerto de Suances es muy pequeño; el de Comillas es muy pequeño. El único que tiene capacidad es el de San Vicente. Y por eso es el único al que podemos apoyar para su crecimiento.

Y el apoyo para su crecimiento pasa por la realización de estas obras, efectivamente en función del criterio técnico que se fije, que puede ser: prolongación de la barra, o dragado; si los tribunales lo permiten. Pero tenemos que tener claro cuál es el objeto. El objeto es poder trasladar a los pescadores de Cantabria la apuesta firme de este Parlamento por el desarrollo de la industria pesquera en la zona occidental.



Muchas gracias por su apoyo.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sr. Palacio.

Una vez debatidas las tres proposiciones no de ley vamos a proceder a votar en principio y de forma telemática, y posteriormente de forma presencial.

(Se suspende durante unos minutos la sesión)

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Continuamos con el Pleno.

Una vez que han votado los diputados y diputadas telemáticamente, vamos a proceder al voto presencial.

Comenzamos con el punto número 1, que es la proposición no de ley número 243.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cuatro.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Treinta y cuatro, se aprueba por unanimidad de los presentes.

El punto número 2, proposición no de ley número 247.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Catorce votos a favor, veinte en contra.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por lo tanto, queda rechazada la proposición no de ley número 247.

Punto número 3, proposición no de ley número 249.

¿Votos a favor?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cuatro.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Treinta y cuatro, queda aprobada por unanimidad.